ARQUITETURA DO FERRO – UMA TRAJETÓRIA DA INOVAÇÃO: DA EUROPA PARA A CIDADE DE FORTALEZA (1880- 1910)[1]

Maria Claudia Vidal Lima Silva[*]

RESUMO

O presente trabalho tem como base a trajetória da arquitetura do ferro e a implantação de edificações metálicas pré-fabricadas importadas, entre o período final do século XIX e início do século XX, em Fortaleza, capital do Ceará. O Mercado de Ferro (1897), a Igreja do Pequeno Grande (1903) e o Teatro José de Alencar (1910) são testemunhas da arquitetura do ferro ainda existentes na cidade e permitem um contato direto com a cultura estudada. De acordo com Cardoso (2008, p. 10), "faz-se urgente a criação de mecanismos e organizações capazes de abrigar e preservar a memória coletiva no que diz respeito aos artefatos de origem industrial e ao seu contexto de produção e uso, aí incluída a arqueologia industrial[2]". A Arquitetura passou a ser produzida como um artefato gerado pela indústria[3], no quartel final do século XIX, em alguns países da Europa, com destaque para a Grã-Bretanha, França, Alemanha e Bélgica. De acordo com Kühl (1998, p.67), a arquitetura do ferro, pela própria natureza do processo de produção de suas partes, é composta por elementos a serem unidos, e por causa dessas características, a pré-fabricação de componentes e edificações inteiras foi impulsionada nesse período. Nesse sentido, a venda dessa arquitetura industrializada[4] era perfeitamente possível de ser feita por meio de catálogos produzidos inicialmente pelas companhias britânicas, que se referiam a esses edifícios como *portable building* ou *exported buildings*. Nessa época em que a arquitetura se tornou um produto, esse grande artifício de venda era motivador para países, como foi o caso do Brasil, que ainda não tinha essa tecnologia de produção, importar edificações e seus complementos.

Palavras-chave:

[1] O presente artigo é parte de um estudo maior que está sendo desenvolvido para a dissertação de mestrado, com o título **"Uma Revolução no Tempo das Trocas: Arquitetura do Ferro na Cidade de Fortaleza (1880–1910)"**, que tem como ponto principal o estudo da inserção de edificações pré-fabricadas, mais conhecidas como arquitetura do ferro, na capital do Ceará..

[*] Mestre em História pelo Mestrado Acadêmico em História e Culturas (MAHIS-UECE), vinculada à linha de pesquisa de Práticas Urbanas.

[2] A arqueologia industrial foi, inicialmente, o estudo do período em que as transformações da Grã-Bretanha, e em vários outras localidades, foram marcadas pela industrialização. […] "Um dos objetivos da arqueologia industrial é situar o monumento em seu contexto social e econômico e sua relação com a história da técnica" (KÜHL, 1998, p.222 e 228).

[3] Cultura material gerada pelo design, ou seja, artefatos industrializados. Como a arquitetura e a engenharia, o design costuma projetar determinados tipos de artefatos móveis (CARDOSO, 2008, p.19-20).

[4] "[…] a arquitetura industrial se refere não apenas à arquitetura de edifícios para uso industrial, mas também à arquitetura de edifícios construídos com materiais industrializados". É nessa categoria, a dos edifícios construídos com materias pré-fabricados, que a arquitetura do ferro se enquadra (KÜHL, 1998, p.230).

ABSTRACT
The present work is based on the trajectory of the iron architecture and the implantation of imported prefabricated metallic buildings, between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, in Fortaleza, capital of Ceará. The Iron Market (1897), the Church of the Little Great (1903) and the Teatro José de Alencar (1910) are witnesses of the iron architecture still existing in the city and allow a direct contact with the culture studied. According to Cardoso (2008, p.10), "it is urgent to create mechanisms and organizations capable of harboring and preserving the collective memory with regard to artifacts of industrial origin and their context of production and use, there including industrial archeology ". Architecture began to be produced as an artifact generated by industry, in the late quarter of the 19th century, in some European countries, especially Britain, France, Germany and Belgium. According to Kühl (1998, p.67), the iron architecture, by the very nature of the production process of its parts, is composed of elements to be joined, and because of these characteristics, the prefabrication of components and buildings was boosted in this period. In this sense, the sale of this industrialized architecture was perfectly possible through catalogs produced initially by British companies, which referred to such buildings as portable building or exported buildings. At the time when architecture became a product, this great selling device was a motivator for countries, as was the case in Brazil, which still did not have this production technology, to import buildings and their complements.
Keywords:

Arquitetura e Cultura Material

Os historiadores culturais, tradicionalmente atribuíram menos atenção à cultura material que as ideias, deixando quase sempre aquele campo aos historiadores econômicos, que têm preocupações básicas com os estudos da esfera da Produção, da Circulação e do Consumo. Entretanto, segundo Le Goff (2005, p.253), "as técnicas de ação do homem sobre a matéria, indissociáveis do trabalho, pertencem aparentemente ao domínio da cultura material", Desta forma, de acordo com Barros (2004, p.30), o historiador da cultura material estuda os objetos materiais em sua interação com os aspectos mais concretos da vida humana, desde os utensílios ao estudo da alimentação, vestuário, moradia, como também, as condições materiais de trabalho

humano, ou seja, este campo de estudo, examina o objeto material, através do seu uso, de sua apropriação social, das técnicas envolvidas na sua produção, da sua importância econômica, bem como da sua necessidade social e cultural.

Ao perceber a materialidade de uma cidade, com os seus monumentos e os seus espaços externos e internos, o historiador tenta perceber os modos de vida da sociedade que a habita e as expectativas de seus habitantes. O papel do historiador da cultura material que trabalha com a História Urbana, tem muito a compreender dos seus objetos citadinos (BARROS, 2004, p.31).

Antes mesmo dos historiadores culturais, os historiadores da arquitetura e os geógrafos, já chegavam a ler o "texto" da cidade ou de uma casa nas entrelinhas. Portanto, não incluir o espaço na "cultura material", deixaria a história das cidades incompleta, sem os estudos de seus mercados e praças, assim como também ficaria incompleto o estudo da casa sem o uso de seus espaços interiores (BURKE, 2008, p.93-94).

O Domínio do Ferro na Arquitetura

A história do ferro como material de utilidade mais que meramente auxiliar na arquitetura iniciou-se durante a Revolução Industrial, entre fins do século XVIII e princípio do século XIX, ao se descobrir uma maneira de produzi-lo industrialmente. Passou a ser utilizado na construção de edificações, ferrovias, locomotivas, navios, maquinaria, sistemas de instalações sanitárias e gás. Contudo, o surgimento do capitalismo permitiu o rápido desenvolvimento da indústria metalúrgica com novas possibilidades de criação.

Logo se fizeram tentativas de substituir a madeira ou a pedra pelo ferro. Apesar de ser considerado que a construção em pedra e cal ou alvenaria de tijolos fossem soluções satisfatórias e comprovadas secularmente, procurava-se impor o novo material para fabricação de edifícios. O ferro fundido se tornou à matéria prima para fabricação de peças artísticas reproduzidas em escala industrial e permitiu grandes avanços na arquitetura, de insignificante e escondido a princípio, foi aos poucos se estabelecendo até tomar por completo os espaços.

A arquitetura do ferro nasceu numa época de modificações técnicas, sociais e culturais relacionadas com a Revolução Industrial. De a cordo com Giedion (2004, p.207), "as sementes desta nova arquitetura foram plantadas no momento em que a manufatura deu lugar à produção industrial". Pode-se considerar ainda, que a arquitetura do ferro foi uma novidade, uma inovação, portanto uma revolução tecnológica que transformou a arquitetura em um produto. Pela sua própria natureza, a grande maioria de edifícios pré-fabricados em ferro tinham que ser montados, e eventualmente

poderiam ser desmontados e remontados em outro local. Nessa lógica, segundo Silva (1987, p.28), a arquitetura perderia sua ligação secular com o solo, tornando-se, portanto, portátil.

Do ponto de vista financeiro, as edificações tornando-se portáteis, eram exportáveis e utilizavam em sua fabricação mão de obra europeia, o que servia com perfeição aos interesses comerciais, atendia às demandas técnicas e a exigência de operários mais qualificados, especialistas em trabalhos siderúrgicos, segundo Costa (2001). O uso da arquitetura de ferro se explicava não só pela praticidade, mas também, por ter representado uma grande conquista tecnológica da construção civil.

Ainda, de acordo com Kühl (1998, p.67), no decorrer do século XIX, esse princípio de fabricação por partes a ser montadas passou por grandes transformações, além das técnicas de produção e os próprios materiais, cujo objetivo era reduzir o trabalho no canteiro de obras ao mínimo necessário.

Este parece ser um dos únicos momentos em que a arquitetura de edificações completas passa a ser um produto industrializado, uma mercadoria, que era vendida através de catálogos publicados com peças e artigos produzidos pelas indústrias europeias. Portanto, as possibilidades plásticas do ferro uniam-se a esse artifício mercadológico poderoso para a época, um variado catálogo[5] de produtos que servia como fator de convencimento ao cliente, pois o fabricante oferecia diversas alternativas, se colocando sempre à disposição dos compradores, em geral composto por comerciantes ou do poder público, satisfazendo seus gostos e necessidades. De acordo com Souto Maior (2010, p.9), "a princípio era telhado e ponte, depois o todo da construção em pedaços montados segundo os modelos variados oferecidos e organizados em catálogos", além disso, as ofertas eram associadas à rapidez da montagem da construção.

> Inicialmente, os catálogos das metalúrgicas apresentavam numerosos tipos de peças estruturais ou ornamentais avulsas – tais como colunas, encanamentos, vasos e bancos. Posteriormente, desenvolveu-se a fabricação de fachadas e de construções inteiras. Foram várias as produtoras a trabalharem nesse sentido, havendo também a diversificação dos próprios tipos arquitetônicos e programas de edificações a ser atendidos, abrangendo desde residências até hospitais, passando por mercados, estações de trem, indústrias, igrejas, etc. (KÜHL, 1998, p.67)

Fruto da modernidade[6], essa nova técnica de venda de produtos industrializados por encomenda pode ter sido revolucionário na época. Os pedidos dos clientes eram passados para a fábrica, que produzia as peças e as entregava diretamente no local de destino, principalmente em

[5] Olhar a variedade de bens ilustrados nos catálogos dos fabricantes, lojas de departamentos e firmas de reembolso postal do século XIX é observar uma representação da sociedade. […] tal como qualquer representação, seja na forma de pintura, literatura ou filme, essa estranha e desajeitada obra-prima criada pela indústria manufatureira não somente correspondia ao que era visto como existente, mas também mostrava às pessoas, sem recorrer a linguagem, metáfora ou simbolismo, as fronteiras sociais e distinções […] (FORTY, 2007, p.127-128).

[6] Existem três modernidades: a primeira (1650-1850); a segunda (1850-1950); e a terceira, de meados ou fim do século XX até o presente (BURKE, 2008, p. 27). Portanto, a modernidade do século XIX, contexto e recorte temporal que se insere este trabalho, seria a segunda, a era das estradas de ferro e do capitalismo industrial, comprometida com o progresso. De acordo com Forty (2007, p.19), o que é descrito como progresso nas sociedades modernas, é na verdade, sinônimo, de uma série de medidas provocadas pelo capital industrial.

países não industrializados, como o Brasil naquele tempo. Com esse método de venda a empresa não precisava empatar capital em estoque não vendido e nem corria o risco de fazer grandes quantidades de produtos pelos quais talvez não houvesse procura. Nesse sentido, segundo Costa (2001, p.11-12):

> […] A companhia, como era uso na época, produzia extensos catálogos de componentes e desenhos de edifícios que despertavam o desejo de compradores, e alguns de seus suplementos ilustrados estavam voltados especialmente para a exportação, havendo inclusive um regido em espanhol. Na época, esses catálogos constituiam poderos instrumentos de venda […].

Figura 01 – Páginas Digitalizadas do Catálogo Walter MacFarlane.



Fonte: Arquivo IPHAN-CE.

Na segunda metade do século XIX quando o ferro fundido passou a ser largamente utilizado na arquitetura, surgindo o design[7] moderno em resposta à Revolução Industrial, artistas e artesãos reformadores tentaram conferir certa sensibilidade crítica à fabricação de objetos. De acordo com Forty (2007, p.20), “o sucesso do capitalismo sempre dependeu de sua capacidade de inovar e de vender novos produtos”. Ainda, segundo o autor, os produtos do capital industrial buscavam criar aceitação das mudanças que provocavam, e entre as maneiras de obter essa aceitação, “o design, com sua capacidade de fazer com que as coisas pareçam diferentes do que são, foi de extrema importância”, ao alterar o modo como as pessoas viam as mercadorias.

As vantagens do ferro[8] e sua união com o vidro, configuraram um caráter funcional, monumental e simbólico à arquitetura moderna. Foram materiais de evidentes utilidades para

[7] Segundo Forty (2007, p.8), o design é um campo que agora se costuma descrever como o da “cultura material”. A fim de compreender o design, cabe ao historiador comparar e explicar a escolha de uma aparência em detrimento da outra. Na história de todas as indústrias, o design torna-se necessário como uma atividade separada da produção, assim que um único artífice deixa de ser responsável por todos os estágios da manufatura, da concepção à venda.

[8] “O ferro e o vidro são empregados na construção desde tempos imemoriais, mas é somente neste período que os progressos da indústria permitem que suas aplicações sejam ampliadas, introduzindo na técnica das construções conceitos totalmente novos” (BENÉVOLO, 2004, p.42).

mercados cobertos e estações ferroviárias, dois tipos de construções trazidos para primeiro plano pelo extraordinário aumento da população urbana nos princípios do século XIX e pela crescente troca de materiais e de produtos entre as fábricas e as cidades. Nessa lógica Pevsner (2002, p.130) afirma:

> "A Humanidade criará um tipo de arquitetura totalmente novo... no momento em que os novos métodos criados pela... indústria forem utilizados. A aplicação do ferro permite e facilita o uso de muitas formas novas, como se vê nas estações ferroviárias, nas pontes e nos telhados das estufas".

Numa época em que as trocas materiais, econômicas, culturais e simbólicas passavam por um período de grandes mudanças na sociedade, com a urbanização acelerada das cidades, o progresso tecnológico, as descobertas científicas e as transformações estéticas, deve-se destacar a novidade dessa arquitetura de componentes pré-fabricados em ferro, "que só existiu devido à combinação de um sistema bem engrenado que compreendia não somente a produção, como também a comercialização, a nível internacional", segundo Silva (1987, p.30).

Para garantir a rentabilidade dos investimentos e a sobrevivência da indústria siderúrgica em países industrializados da Europa, empresas inglesas, escocesas, belgas e francesas colocaram no mercado internacional uma enorme variedade de componentes arquiteturais em ferro fundido. Com o início das Exposições Universais[9] a produção industrial podia lançar e divulgar as novas tecnologias e produtos ao mundo promovendo o desenvolvimento do comércio entre os países. Assim, de acordo com Silva (1987, p.16), resta a interpretação lógica dentro do sistema capitalista, criou-se um mercado para o ferro, que logo deixou de ser interno e passou a ser externo.

Configura-se, pois, no século XIX, uma "civilização do ferro", na qual a arquitetura passou a ser um produto original (SILVA, 1987, p.11).

Porém, o período do último quartel do século XIX foi de crise para a indústria britânica, o que pode explicar sua crescente agressividade comercial no mercado mundial e, no imperialismo, como forma de sobrevivência do capitalismo industrial. Segundo Silva (1987, p.17), "os britânicos formaram consórcios nacionais e internacionais, e se apresentaram mais uma vez, como benfeitores das sociedades subdesenvolvidas, incutindo-lhes as ideias de progresso econômico, o que significava dizer consumo de produtos industrializados". Data dessa mesma época uma grande produção industrial na Grã-Bretanha, a concorrência com outros países, a queda de preços e, em consequência, os produtos industrializados passaram a ser mais acessíveis. É nesse período que pôde-se constatar a ocorrência da importação pelo Brasil de edifícios de ferro.

[9] As exposições universais surgiram, embora não com essa denominação ainda, mas já com propósitos universalistas que as caracterizariam, em 1851 em Londres, com a "Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations" (BARBUY, 1999, p.3).

O Brasil no Circuito da Economia-Mundo

No período compreendido entre a segunda metade do século XIX e início do século XX, houve no Brasil[10] uma grande importação de complementos e edifícios de ferro pré-fabricados, produzidos nas indústrias europeias, empregados para os mais variados fins, desde teatros, mercados, estações ferroviárias e quiosques, até fontes, postes de iluminação e todo tipo de acessórios de construção, cuja procedência variava entre Grã-Bretanha, França, Bélgica e Alemanha. Essa propagação aconteceu, sobretudo, devido à expansão colonial e penetração econômica europeia (COSTA, 2001, p.9). De acordo com Silva (1987, p.10), não foram copiadas, nem reinterpretadas, como outros modelos arquitetônicos europeus, pois nessa época o atraso da siderurgia brasileira não era capaz de tal produção. Foram importadas para resolver demandas relativas ao crescimento, aformoseamento das cidades e, muitas vezes eram entendidas como símbolo de progresso.

> […] o Brasil ao importar os produtos europeus, recebia objetos "modernos", frutos de uma tecnologia de ponta na época, sem que o país tivesse vivido o processo de industrialização e modernização. A arquitetura de ferro evidencia esta incongruência, pela dimensão e importância das peças. (COSTA, 2001, p.11)

O período que compreende o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX apontou um conjunto de mudanças relevantes na formação histórica do Brasil. Abolição da escravatura, implantação do trabalho assalariado, instauração da República, foram em grande parte desencadeados pelo surgimento de novas forças, valores sociais e das imposições demandadas pelo capitalismo que se mundializava, sendo alguns dos marcos decisivos ao processo de construção de uma nova ordem política, social e econômica no país (PONTE, 1999, p. 13).

Além das mudanças socioeconômicas, as transformações tecnológicas ocorridas durante a segunda metade do século XIX, provocaram também modificações nos modos de habitar e construir. Com a instalação de ferrovias e linhas de navegação, novas condições de transporte no país permitiram o surgimento desse novo fenômeno: edifícios importados e produzidos pela indústria.

> "[...] Fabricados nos países europeus, vinham desmontados, em partes, nos porões dos navios. A importação era completa, pois compreendiam de estruturas e vedações até coberturas, escadas e peças de acabamento, que eram aqui montadas, conforme as instruções e desenhos que as acompanhavam. [...] As peças, numeradas, facilitavam a montagem, tornando-a mais rápida e dispensavam em parte a mão-de-obra especializada no local. (REIS FILHO, 1983, p.156)

[10] Exemplares semelhantes ocorreram na mesma época, em várias partes do mundo, como: Argentina, Peru, Chile, Uruguai, Paraguai, México, Vietnã, Índia, Marrocos, Austrália, África do Sul, Caribe, entre outros (COSTA, 2001, p.9).

O fluxo de agentes europeus e brasileiros, entre continentes e entre cidades brasileiras fazem parte do conjunto de elementos que articularam a mundialização do capitalismo. A grande quantidade de imigrantes europeus no Brasil entre 1880 e 1910 modificou materialmente e moralmente o aspecto do país, dando-lhe um entendimento diferente, resultante da integração extremamente rápida dos imigrantes numa sociedade, de certa forma, tradicional. Diante das mudanças que estavam acontecendo no país, desde meados do século XIX, as principais cidades brasileiras atravessaram uma série de grandes reformas urbanas e sociais, que visavam alinhar os centros urbanos locais aos padrões de civilização e progresso difundidos pelas metrópoles europeias.

> […] as noções de *progresso e civilização* tornaram-se eixos básicos dos discursos e práticas desses novos setores dominantes, autoproclamados como restauradores da situação de "atraso" em que o país estaria encerrado. Em torno desses conceitos travaram-se vibrantes campanhas e renhidas lutas sobre como organizar o novo Brasil republicano, incluindo, entre outras, a questão da reordenação urbana. (PONTE, 1999, p.27)

Os edifícios públicos tiveram tamanha importância na arquitetura brasileira, que o fenômeno pode ser explicado pela organização política do país, pela extensão das necessidades dela resultantes e pelo prestígio que a arquitetura assumiu junto aos governantes, pois viam nela um meio de promoção pessoal. Não se deve esquecer que o Brasil, a partir da proclamação da República em 1889, passa a ser um Estado Federativo, com a transformação das antigas províncias em Estados, cada um com sua capital, sede de poderes executivo, legislativo e judiciário. Portanto, desde a última década do século XIX, existia neste setor um expressivo mercado potencial que assumiu um papel significativo para a construção civil.

A importação de edifícios pré-fabricados de ferro não se deu uniformemente pelo território nacional, como também não se localizou especificamente em uma cidade ou região e nem tão pouco em grandes proporções. Essencialmente, esse tipo de edificação ocorreu em regiões beneficiadas pelo rápido crescimento econômico, subordinado à exportação de produtos agrícolas, tais como açúcar, algodão, café e borracha. Essas edificações metálicas ocorreram principalmente nos atuais estados do Rio Grande do Sul, São Paulo, Rio de Janeiro, Pernambuco, Ceará, Pará e Amazonas, mais especificamente em suas capitais, respectivamente, Porto Alegre, São Paulo, Rio de Janeiro, Recife, Fortaleza, Belém e Manaus. Nessas cidades e regiões aconteceu um intenso crescimento econômico na época. Porém, em algumas dessas regiões tiveram um progresso econômico tardio, mas de intenso vigor, principalmente a partir do início do século XIX (KÜHL, 1998, p.82-83).

A dinâmica desse processo deveu-se a prosperidade que se confirmou no Brasil, a partir da década de 1880, com uma emergente elite enriquecida pelo comércio. Havia o culto do progresso, característica do século XIX, o desejo de conforto, de higiene, de beleza, de trabalho,

de cidades modernas construídas com rapidez. Remodelar cidade e sociedade compreendia introduzir equipamentos e serviços urbanos modernos. Tentativas de aproximação do Brasil, sobretudo políticas e culturais, com os países europeus com intercâmbios feitos, em muitos momentos, sem intermediários entre uma cidade ou região e o país europeu.

> O desejo de "europeização", resultante do contato com países mais "desenvolvidos", efetuava-se também pela transferência de soluções arquitetônicas e formais, mesmo que com alguma defasagem em relação ao país de origem, encaradas, por vezes, como modo de afirmação social. (KÜHL, 1998, p.83)

Os edifícios metálicos no Brasil tiveram uma aceitação relativamente fácil, pois representavam uma inovação vinda de países considerados modelos, como afirma Kühl (1998, p.83). Aceitos, geralmente sem objeção, eram uma novidade, sinal de modernidade e de progresso tecnológico para uma elite em ascensão, a arquitetura de ferro, lembrava os grandes centros cosmopolitas europeus, com os quais eles mantinham contatos cada vez mais próximos e nos quais projetavam seus sonhos de civilização e riqueza.

> […] Enquanto nos países irradiadores elas refletiam um determinado tipo de modificação da ordem social, no Brasil eram adotadas sobretudo como ornamentos e prova da modernidade, distinção, enriquecimento. (COSTA, 2001, p.190)

No caso do Ceará, com o ciclo do algodão, exigiu a adaptação, sobretudo, da cidade de Fortaleza, às exigências de construções rápidas em um curto espaço de tempo, na tentativa de adaptar a cidade à nova realidade.

A Capital do Ceará e o Intercâmbio Comercial

Com a integração da capital do Ceará no mercado internacional, a chamada economia-mundo capitalista, Fortaleza teve como base econômica as grandes exportações de algodão através de seu porto a partir da década de 1860. Apesar da posição econômica e política de Fortaleza ao longo da maior parte do século XIX, era pouco significativa diante das demais unidades do Brasil. Entretanto a cidade acumulou capital, expandiu-se comercialmente, espacialmente e culturalmente e com sua população em crescimento não deixou de se europeizar ou traduzir esta cultura. De acordo com Ponte (2006, p.70), tornou-se no final do século XIX, o principal centro urbano do Ceará e um dos oito primeiros do Brasil. A expansão capitalista proporcionou de início que a cidade ganhasse a partir dessa época, a condição de cidade hegemônica e de modelo de cultura urbana no Ceará. Nesse sentido, como afirma Sevcenko (1998, p.8):

> A economia capitalista, como não poderia deixar de ser, tornou-se global. Ela consolidou essa sua característica de forma mais intensa durante o século XIX, à medida que foi estendendo suas operações para regiões cada vez mais remotas do planeta, transformando assim essas áreas de modo mais profundo. Sobretudo, essa economia não reconhecia fronteiras, funcionando melhor onde nada interferia na livre movimentação dos fatores de produção. O capitalismo era assim não só internacional na sua prática, mas internacionalista na sua teoria.

O processo disciplinar igualmente se desenvolveu a partir de 1850, ao se verificar significativa exportação de produtos primários ao mercado europeu. Embora as iniciativas partam tanto dos poderes políticos como particulares, não se deram de forma compatibilizada, pois não existiu planejamento ordenado entre governo e sociedade para tal fim. O que os regulava era o objetivo de civilizar a capital e a população, estando ou não aqueles setores politicamente ajustados (PONTE, 1999, p.27).

A criação de um espaço construído moldado de acordo com a sociedade a ser instalada ocupou um lugar central junto aos setores dominantes. De acordo com Ponte (1999, p.13), tentativas de “regeneração urbana” foram feitas em Fortaleza nesse período, sobretudo através de estratégicas medidas embelezadoras, saneadoras e higienistas para ordenar seu espaço e disciplinar sua população.

> Se a cidade pode ser encarada como um sistema em si mesmo, ela deve, por outro lado, ser examinada a partir de sua inserção em sistemas mais amplos – que vão desde a “nação” até a totalidade de “uma rede urbana” formada por cidades inter-relacionadas. Pode ainda ser avaliada como peça fundamental do próprio “sistema de civilização” em que ela se insere. (BARROS, 2012, p.100)

Fortaleza como capital do Estado era referência do modelo de bem-estar e estar bem no mundo unificado sob o capitalismo que a Europa do século XIX impôs como modelo e parâmetro de civilização. Esse período foi marcado por uma mudança na economia, na cultura e na política que repercutiu numa sensível expansão urbana, inserindo as elites no modelo de cultura urbana vigente nas áreas centrais do capitalismo ocidental. Os rendimentos obtidos com a comercialização do algodão justificavam os grandes melhoramentos que a cidade conheceu no final do século XIX. De acordo com Silva (2006, p.34), “o apogeu do cultivo e da exportação do algodão teve forte impacto na geografia da cidade, garantindo um período de grandes obras”, correspondendo à construção de edifícios de prestígio, instalação de equipamentos e propostas de alteração no traçado viário da cidade. Como afirma Ponte (1999, p.25):

> […] o plano de Herbster, com boulevards e disciplinarização da malha urbana, surgiu como um dos itens centrais do conjunto de tentativas para remodelar a Capital, embelezando-a e racionalizando-a. A planta xadrez, alinhando suas ruas, deixando-a mais transparente para a observação dos olhares do poder e do saber urbanos e tornou-a mais aberta à circulação de seus fluxos (de pessoas, mercadorias, policiais…).

Empolgados com esse crescimento, uma classe próspera de comerciantes, negociantes estrangeiros radicados na cidade, médicos e demais elites políticas e intelectuais procuraram modernizar Fortaleza por meio de reformas e empreendimentos que se alinhasse aos padrões materiais e estéticos das grandes metrópoles europeias. Fortaleza na década de 1880 absorveu rapidamente algumas inovações que acabavam de despontar nos centros de referência, demonstrando o estreito contato que a capital tinha com a Europa. Foram instalados em Fortaleza vários equipamentos que causaram um grande impacto na vida da cidade: os bondes e o Passeio Público (1880), o telégrafo submarino que ligava a cidade ao sul do país e a Europa (1882) e o telefone (1883).

> Sob o influxo do crescimento comercial, da concentração de capital na Cidade e da assimilação dos novos padrões e valores burgueses europeus, as novas elites se voltaram para a construção de novas e suntuosas edificações que evidenciavam seu poderio econômico e seu alinhamento com o senso estético do mundo moderno. (PONTE, 1999, p.27)

Nesse quadro de mudanças, os investimentos realizados por empreendimentos estrangeiros externos a favor das melhorias sobre os equipamentos e a infraestrutura urbana em algumas cidades do Ceará, vieram no sentido de acelerar e racionalizar o tempo das trocas de mercadorias entre estes espaços urbanos, por meio do transporte ferroviário[11], com a inauguração da Estação Central de Fortaleza, em 1880. Com a ligação sertão-mar, através do porto de Fortaleza, se dava a exportação de matérias-primas e a importação de produtos industrializados do continente europeu.

> […] os processos de comunicação e troca, quer no nível econômico de relações de mercado, quer no nível de transmissão de modelos de comportamento, revelam-se indicadores válidos para a formulação de uma teoria sobre o desenvolvimento humano. Nesta perspectiva, a cidade é encarada como sistema de trocas interacionais necessárias ao homem para se manter em comunicação com os outros. A cidade, enfim, emerge na sua característica mais saliente: "lugar de trocas", seja no plano mercadológico ou, sobretudo, no plano cultural (BARROS, 2012, p.93).

A exportação de matérias-prima, como o algodão, e a importação de produtos industrializados, as transações comerciais de Fortaleza com portos estrangeiros, a ascensão da elite local, o crescimento do comércio com a capacidade de consumo que aumentou, conferiram visibilidade a capital, que se voltava para atualização da economia, da política, das sociabilidades e da cultura de modo geral. As transformações da sociedade que se seguiram à

[11] Investimentos realizados por empreendimentos estrangeiros como a construção da Via Férrea de Baturité, com início em 1870, e a Estrada de Ferro de Sobral, iniciada em 1879. A primeira ponte metálica de maior importância foi construída em 1881-1882 na Estrada de Ferro de Sobral, a ponte de Granja, fabricada pela firma norte-americana Phoenixville Bridge Works.

evolução econômica, promoveram a construção da cultura urbana da cidade dadas às relações diretas mantidas com a vida social e o espaço urbano. A inserção da arquitetura com seus exteriores significativos e os seus interiores direcionados as sociabilidades objetivavam também integrar a cidade a um modelo civilizador europeu ditado pelas nações consideradas centros do mundo civilizado.

Para atender a esses desejos de modernidade e progresso, introduziram em Fortaleza a arquitetura feita na Europa através do emprego das estruturas metálicas importadas e pré-fabricadas em ferro, visando constituir um prolongamento da europeização da cidade, uma vez que se tratava de um produto original elaborado por matrizes culturais europeias. Evidentemente as edificações pré-fabricadas em ferro na Europa não podem ser consideradas competências de uma cultura brasileira, mas podem ser compreendidas por meio de uma dependência de uma cultura importada que expressava um símbolo de civilização e progresso, representações concretas de demonstração de poder de uma elite urbana em ascensão.

As primeiras estruturas de ferro chegaram então ao Ceará na segunda metade do século XIX, importadas da Europa, na forma de pontes metálicas para uso na rede de estradas carroçáveis, que servia à exportação do algodão produzido na província, com destino à Europa, tendo como um dos escoadouros o porto de Fortaleza. A utilização dessas estruturas permanece nos finais do século XIX, usadas primeiramente nas instalações da estrada de ferro, nas oficinas e nas plataformas internas da Estação Central João Felipe (1880).

Figura 02 – Estação Central João Felipe.



Fonte: Vistas do Ceará – Biblioteca Pública Menezes Pimentel.

Entre as estruturas metálicas de maior expressão aparece a Ponte Metálica (1906), um trapiche, avançando mar adentro que funcionou até o início de operação do Porto do Mucuripe[12]. Aparecem ainda no conjunto de escadas em cruz e pilares em ferro do prédio da antiga Alfândega (1891). Foram erguidos também, equipamentos urbanos, como as duas caixas d’água (1910), que se encontram na Praça Clóvis Beviláqua, projetadas pelo engenheiro cearense João Felipe Pereira. Equipamentos menores foram implantados para o abastecimento, como a caixa d’água do Passeio Público (1890), local de lazer e ócio da população e a caixa d’água da Praça do Ferreira, onde ocupava seu centro geométrico até 1921, quando foi transferida para o Parque da Liberdade, atual Cidade da Criança (VELOSO, 2002, p.35).

No que diz respeito a obras arquitetônicas completas em ferro pré-fabricadas, três realizações de grande significado no campo da arquitetura local, foram importadas e implantadas na cidade como a Igreja do Pequeno Grande (1896-1903), o antigo Mercado da Carne (1897) e o Teatro José de Alencar (1908-1910). Respectivamente a igreja teve origem belga a pedido de uma congregação religiosa francesa.O mercado veio da França, importado pela municipalidade e o teatro chegou a pedido do governo estadual vindo da Escócia (CASTRO, 1992, p.71-72).

Figura 03 – Igreja do Pequeno Grande.



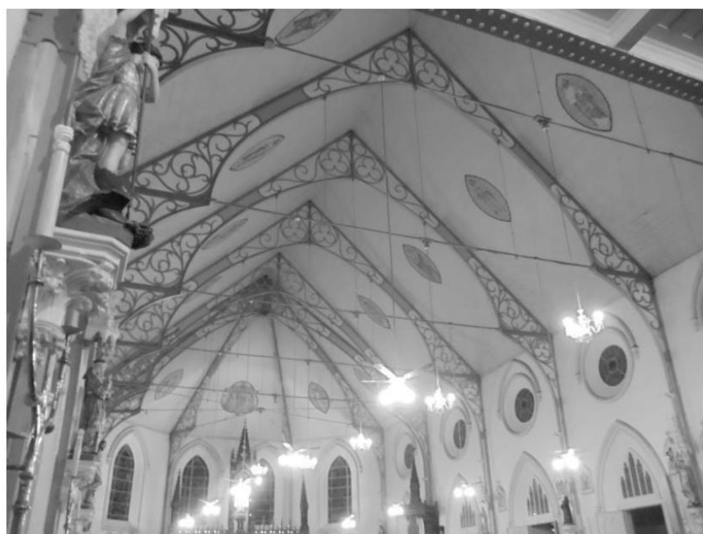
Fonte: Arquivo Nirez.

Cabe destacar que nesse período, segundo Cohen (2013, p.9), as transformações na arquitetura não se limitaram apenas à invenção de programas para atender a novas demandas da produção e do consumo, mas também, o contexto da arquitetura se ampliou com a sua mudança

12 Em 1953, deu-se a atracação do Vapor Bahia, primeiro navio a atracar no novo porto.

de escala e, principalmente, com o aparecimento de novas classes de usuários. Ainda de acordo com o autor, "a arquitetura deixou de ser uma disciplina exclusivamente a serviço dos ricos e passou a se dirigir a clientelas mais variadas, como municipalidades, associações e um extenso leque de grupos sociais".

Figura 04 – Estrutura metálica – Igreja do Pequeno Grande.



Fonte: Elaborada pela autora – Acervo pessoal.

O antigo Mercado da Carne (1897), encomendado a Guillot Pelletier, da França, com dois pavilhões em estruturas metálicas interligadas, chegou à cidade, precisamente oito anos depois da Exposição Universal de Paris de 1889, onde foi apresentado ao mundo o que havia de mais moderno na indústria siderúrgica aplicada à engenharia, como a torre Eiffel e a Casa das Máquinas. Já a construção do Teatro José de Alencar, a obra mais conhecida e a maior referência do gênero, em Fortaleza, foi importada em 1908 e inaugurada em 1910. Essas edificações e equipamentos urbanos são exemplos representativos da arquitetura do ferro desse período em Fortaleza, incorporadas ao meio ambiente da cidade.

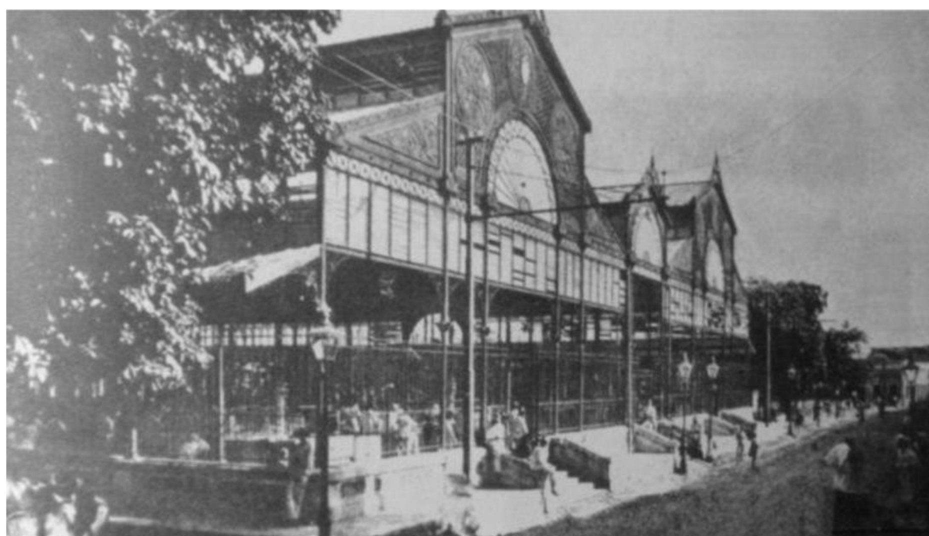
Figura 05 – Teatro José de Alencar.



Fonte: Elaborada pela autora – Acervo pessoal.

A utilização mais comum das estruturas metálicas em construções no Brasil deu-se em edifícios “mistos”, geralmente com os suportes metálicos, vedação de alvenaria e cobertura com estrutura metálica, ou com paredes portantes de alvenaria e cobertura metálica. Já o tipo de edifício pré-fabricado totalmente de ferro de origem europeia, e de emprego mais comum no Brasil, foi o mercado público (KÜHL,1998, p.85). O antigo Mercado da Carne de Fortaleza está entre esses exemplares de edificações pré-fabricadas completas.

Figura 06 – Mercado da Carne.



Fonte: Arquivo Nirez.

"O desejo mais remoto de se implantar no Ceará uma estrutura metálica parece remontar a 1873 quando a Assembléia Provincial autorizou a Câmara Municipal da Fortaleza a providenciar sobre a matéria", segundo Castro (1992, p.73). Porém, nada foi realizado nessa época, ficando no imaginário da cidade e vindo a se concretizar somente nos anos finais do século XIX. Com o Código de Postura Municipal que data de 09/11/1893, uma importante ordenação do crescimento urbano de Fortaleza, levou a cidade a substanciais transformações, modernizando-a sob o ponto de vista médico-sanitário. Nesse sentido apontou a necessidade da construção de um mercado público em harmonia com a nova diretriz imposta na época (CAPELO FILHO, 2003, p.11).

> O mercado, constituído por dois pavilhões ligados por uma "avenida coberta", fora resolvido com uma elegante estrutura metálica. Fabricado na França por Guillot Pelletier, de Orléans, de acordo com o projeto do arquiteto Lefèvre, era exageradamente tido na cidade como "o mais bello e talvez o mais confortável da America do Sul". (A República, 19.04.1897, apud CASTRO, 1992, p.76)

Originalmente edificado na antiga Praça Carolina[13], no centro da cidade, e posteriormente desmontado e remontado em diferentes lugares da cidade, foi desmembrado e um de seus pavilhões foi transferido para a Praça conhecida popularmente como dos Pinhões[14]. O outro pavilhão foi transferido para a Praça São Sebastião e posteriormente novamente desmontado e levado para a Aerolândia, onde permanece até hoje em péssimo estado de conservação. A característica que certamente marca a arquitetura do ferro é sua portabilidade, ou seja, a facilidade de seu transporte, de acordo com Silva (1987, p.175).

Assim, é nesse encadeamento de fatos que as peças de ferro foram recebidas tanto em Fortaleza, como nas mais distantes cidades do Brasil, de norte a sul. A rapidez de execução dos edifícios nem sempre foi atingida, devido a falta de mão de obra qualificada para a montagem, mas a vaidade de possuir um edifício de ferro superava os problemas, afinal justificavam o mito que se incorporou ao progresso e a ciência, naquela época, segundo Silva (1987, p.238-239).

Muitas dessas edificações em arquitetura de ferro ainda estão em uso nos dias atuais e proporcionam serviços às cidades e a sua população, remanescentes de uma arqueologia industrial, de grande importância do ponto de vista do patrimônio arquitetônico, pois é parte da história da arquitetura universal.

[13] Atualmente denominada Praça Waldemar Falcão.
[14] A denominação oficial é Praça Visconde de Pelotas.

REFERÊNCIAS

BARBUY, Heloisa. **A Exposição Universal de 1889 em Paris:** visão e representação na sociedade industrial. São Paulo: Loyola, 1999.

BARROS, José D'Assunção. **Cidade e História.** 2ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 2012.

__________. **O campo da história:** especialidades e abordagens**.** Petrópolis, RJ: Vozes, 2004.

BENÉVOLO, Leonardo. **História da Arquitetura.** 3. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 2004.

BURKE, Peter. **O que é história cultural?** 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Zahar, 2008.

CAPELO FILHO, José; SARMIENTO, Lídia. **Mercado de Ferro** – Notas sobre a restauração do Mercado dos Pinhões. Fortaleza: Oficina de Projetos S/C Ltda, 2003.

CARDOSO, Rafael. **Uma introdução à história do design.** 3. ed. São Paulo, Blucher, 2008.

CASTRO, José Liberal de Castro. **Arquitetura do Ferro no Ceará.** Fortaleza, Revista do Instituto do Ceará. 106, 1992.

COSTA, Cacilda Teixeira da. ***O sonho e a técnica:*** *a arquitetura de ferro no Brasil.* 2. ed. São Paulo: EDUSP, 2001.

COHEN, Jean-Louis. **O futuro da arquitetura desde 1889:** Uma História mundial. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

FORTY, Adrian. **Objetos de desejo –** design e sociedade desde 1750. São Paulo: Cosac Naif, 2007.

GIEDION, Siegfried. **Espaço, tempo e arquitetura**: o desenvolvimento de uma tradição. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo:** reflexões sobre a sua preservação. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura, 1998.

LE GOFF, Jacques. **A História Nova.** 5. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2005.

PEVSNER, Nikolaus. **Os pioneiros do desenho moderno:** de William Morris a Walter Gropius. 3. ed. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

PONTE, Sebastião Rogério. **Fortaleza Belle Époque:** reformas urbanas e controle social (1860 - 1930). 2. ed. Fortaleza: Fundação Demócrito Rocha, 1999.

PONTE, Tião. **Fortaleza Belle Époque** – 1880/1925 In: CHAVES, Gilmar; VELOSO, Patricia; CAPELO, Peregrina, (org.). **Ah, Fortaleza!** Fortaleza: Terra da Luz Editorial, 2006.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da arquitetura no Brasil.** 5. ed. São Paulo: Editora Perspectiva, 1983.

SEVCENKO, Nicolau (org.). **História da vida privada no Brasil. República:** da Belle Époque à Era do Rádio. São Paulo: Companhia das Letras, 1998. 10ª reimpressão. V.3.

SILVA, Geraldo Gomes da. **Arquitetura do ferro no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Nobel, 1987.

SILVA, José Borzacchiello da, **Sinopse de Uma Geografia Urbana de Fortaleza**. In: CHAVES, Gilmar; VELOSO, Patricia; CAPELO, Peregrina, (org.). **Ah, Fortaleza!** Fortaleza: Terra da Luz Editorial, 2006.

SOUTO MAIOR, Paulo M. **Nos caminhos do ferro: construções e manufaturas no Recife: (1830-1920).** Recife: CEPE, 2010.

VELOSO, Patricia. **Theatro José de Alencar:** o teatro e a cidade. Fortaleza: Terra da Luz Editorial, 2002.